Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem

Cena numeru **20** groszy

LOTNIK

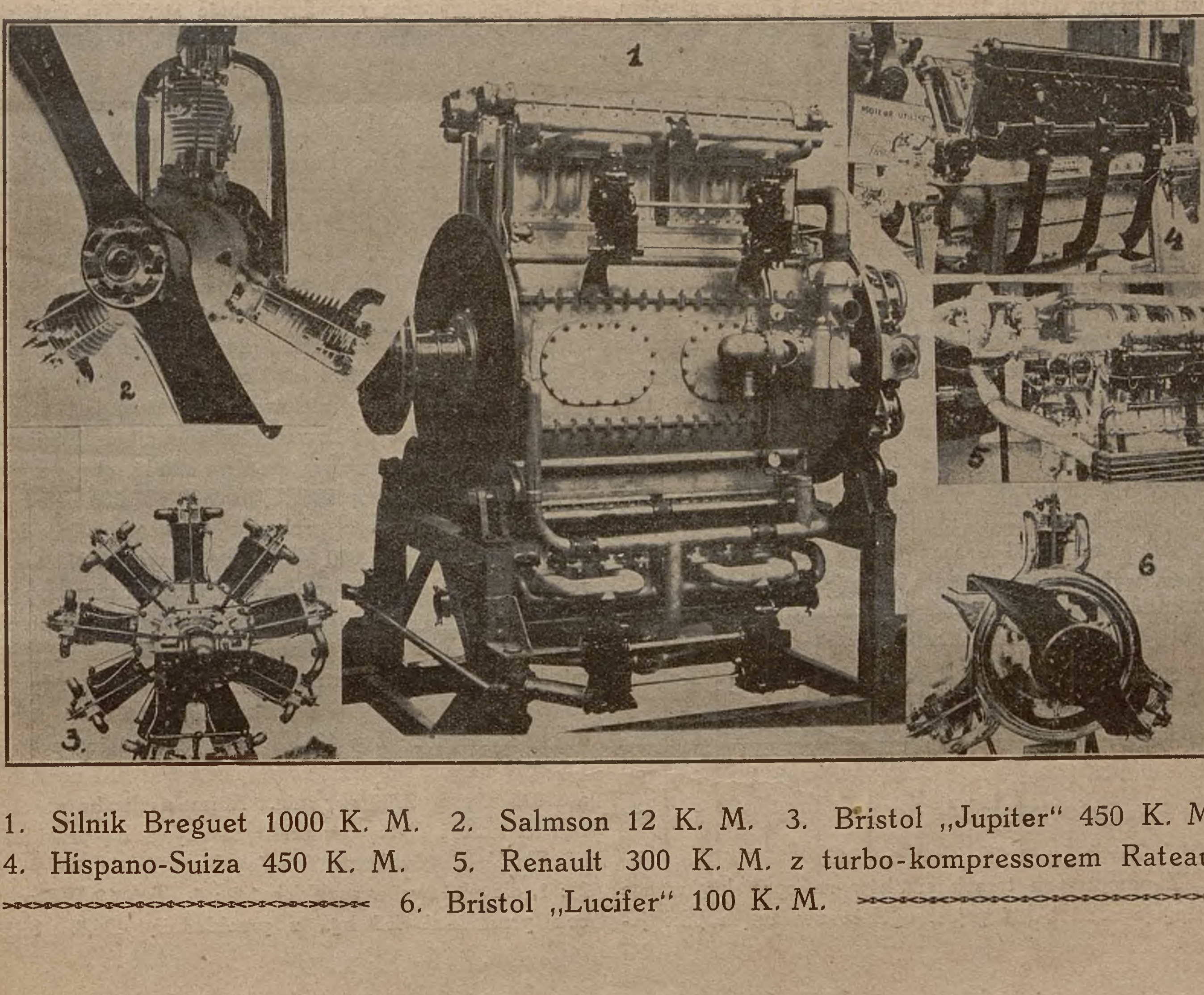
ORGAN ◆ ZWIĄZKU ◆ LOTNIKÓW ◆ POLSKICH.

PISMO DLA WSZYSTKICH POŚWIĘCONE SPRAWOM LOTNICTWA CYWILNEGO I WOJSKOWEGO

Przedpłata:	Wydawca: Związek Lotników Polskich.	Cena ogłoszeń:
kwartalnie . . . . 1,25 zł	Redaktor: Pilot B. Ostrowski.	1 strona 150 zł
z przesyłką poczt. w kraju . 1,50 zł	Adres Redakcji i Administracji: Poznań, ul. Sleroca nr. 2.	1/2 strony 75 zł
zagranicą . . . . 1,80 zł	Telefon 36 75. Adres telegr.: Lotnik.	1/3 strony 60 zł
Wychodzi 1 i 15 każdego miesiąca	Przedruk artykułów i wiadomości dozwolony tylko za wskazaniem źródła.	1/4 strony 40 zł
		1/8 strony 30 zł
		1/16 strony 25 zł w tekście i na okładce 50% drożej

RACHUNEK CZEKOWY W POLSKIM BANKU HANDLOWYM I ODDZIAŁACH ORAZ W P. K. O. Nr. 206896.

Nr. 3 (20) | Poznań, dnia 20 lutego 1925 | Rok II



1. Silnik Breguet 1000 K. M. 2. Salmson 12 K. M. 3. Bristol „Jupiter" 450 K. M. 4. Hispano-Suiza 450 K. M. 5. Renault 300 K. M. z turbo-kompressorem Rateau. 6. Bristol „Lucifer" 100 K. M.

IX. Salon Paryski.

Ciąg dalszy.

Lorraine - Dietrich. Wobec tego, że silniki używane obecnie w armji polskiej pochodzą z tej wytwórni wypada mi od niej zacząć. Firma ta może się poszczycić przelotem Paryż — Tokio, który wykazał dostatecznie doskonałe zalety silnika, który bez żadnych napraw wykonał lot tak wielki a tem samem udowodnił, że konstruktor jego, a zarazem szef konstruktor firmy p. M. Barbarou należy do najlepszych konstruktorów silników we Francji. Silnik Lorraine 400 KM., posiada 12 cylindrów w dwuch grupach po sześć ustawionych w V pod kątem 60° na karterze aluminiowym. Sterowanie zaworów odbywa się z góry przez specjalnie umieszczony wał. Smarowanie wykonuje pompa oliwna. Silnik posiada dwa magneto o wysokim napięciu i dwa podwójne gaźniki, do których benzyny dostarczają dwie pompy silnika oraz rozrusznik o ścieśnionem powietrzu. Ogólna charakterystyka przedstawia się następująco: Silnik 4-taktowy, średnica cylindrów 120 mm. skok 170 mm., kompresja 5,3, siła największa — 410 KM przy 1700 obr/min. Normalna ilość obrotów 1600 obr/min., zużycie benzyny 230 gr. na KM/godz., oliwy 25 gr. na KM/godz., waga własna (bez smarów i wody) 400 kg.

Drugim silnikiem wystawionym jest 450 KM, posiadający 12 cylindrów, łączonych po dwa, w trzech grupach po 4, ułożonych w W pod kątem 60° na karterze aluminiowym. Gaźnik jeden pojedyńczy i jeden podwójny, dwa magneto i reszta tak jak w poprzednim dopełnia obrazu. Ogólna charakterystyka: Silnik 4-taktowy, średnica120 mm., skok 180mm., kompresja 5,3, siła największa 470 KM przy 1860 obr/min., siła normalna przy 1800 obr/min., zużycie benzyny 230 gr. na KM/godz., oliwy 10 gr. na KM/godz., waga własna 390 kg.

Obydwie te charakterystyki dają dużo do myślenia. Ostatni silnik, jak z nich widać jest lżejszy i zużywa oliwy o wiele mniej.

Bardzo przyciągającem jest stoisko **Bristola,** które to zakłady wystawiają trzy typy silników, wszystkie chłodzone powietrzem, z których każdy jest przeznaczonym dla innych celów i tak: Bristol „Jupiter" 450 KM. przeznaczony dla płatowców wojskowych, który wykazał znakomite wyniki; Bristol „Lucifer" 100 KM. dla płatowców szkolnych i turystycznych oraz Bristol „Cherub" 1095 kcm. (25 KM.) dla płatowców sportowych. Wszystkie te silniki odznaczają się niezmiernie precyzyjnem wykonaniem. Ogólna charakterystyka:

Silnik	Siła K. M. nominalna	Siła K. M. normalna	Siła K. M. największa	Waga	Waga na 1 K. M.	Średnica	Skok	Kompresja	Ilość cylindrów
Bristol „Jupiter"	435	450	470	331,4	0,736	146	190	5,3	9
Bristol „Lucifer"	109	100	120	147	1,34	146	159	5	3
Bristol „Cherub"	—	25	—	—	1,62	85	96,5	6	2

Z powyższych trzech silników na specjalną uwagę zasługuje ostatni, który jest ogólnie uważanym jako jeden z najlepszych silników słabych. W całem wogóle lotnictwie, a specjalnie w wyrazicielu jego stanu, Salonie Paryskim, odczuwa się bezwzględny brak silników słabych. Jest to, oczywistym wynikiem gorączkowej pracy przez długi okres trwającej, bo od początków lotnictwa, nad rozwojem silników coraz to silniejszych. Dział natomiast silników słabych nie został należycie opracowany bo zastanawiać się nad tem zaczęli dopiero konstruktorzy po wspaniałych sukcesach lotu szybowcem w 1922 r. Loty szybowców nasunęły wszystkim myśl wykorzystania szybowców, które dały dobre wyniki, jako wzorów dla lotnictwa sportowego i wyłoniły potrzebę konstruowania silników pomocniczych. Na czele państw takie silniki budujących stoi bezwzględnie Anglja oraz Niemcy, które to dwa kraje zostały zmuszone do tego specjalnemi warunkami, o których napiszę w dziale ogólnych wrażeń z wystawy.

Opisując w numerze 1 „Lotnika" stoisko **Bregueta** podałem w krótkości opis wystawionego tam silnika 1000 KM. tak, że obecnie podam tylko jego ogólną charakterystykę: silnik Breguet 1000 KM. posiada 32 cylindry z średnicą 108 mm. i skokiem 160 mm. przy kompresji 5,5 ciekawym do zanotowania faktem jest, że posiada on dwa zawory wpustowe i jeden wypustowy na każdy cylinder.

Najciekawszem prawdopodobnie stoiskiem jest stoisko **Hispano-Suiza,** który wystawia dwa silniki, każdy o sile 450 KM. jeden kształtu V drugi kształtu W. Obydwa silniki posiadają po 12 cylindrów ustawionych do siebie pod kątem 60°. Cylindry posiadają średnicę 140 mm. i skok 150. Pozatem konstrukcja ich jest zupełnie identyczną ze znanym w Polsce Hispano-Suiza 300 KM. (Bristol). Specjalnie 450 KM, którego bloki są identycznie te same, tylko jest ich większa liczba bo 3. Waga silnika kształtu V wynosi 420 kg. kształtu w 375 kg. Pozatem zaznaczę jeszcze, że na silniku kształtu W, którym był wyposażony płatowiec Ferbois zdobył pilot Bonnet światowy rekord szybkości.

Następnem bardzo ciekawem stoiskiem jest stoisko jednego z najstarszych konstruktorów silników lotniczych **Farmana.** Wystawione są tam dwa silniki, obydwa typu W, z których pierwszy 12 WE posiada siłę 500 KM i jest zwycięzcą światowego rekordu długości lotu, drugi 18 WD posiada siłę 600 KM. Drugi z tych silników odróżnia się oprócz liczby cylindrów, których pierwszy posiada 12, drugi 18 i szczegółami konstrukcji, ponieważ w typie 122 WE grupy cylindrów są w blokach i kąt pomiędzy blokami jest utrzymany 60°, podczas gdy typ 18 WD posiada cylindry w blokach po dwa i kąt pomiędzy grupami 40°. Typ 12 WE posiada średnicę cylindra 130 mm. i skok 160 mm., rozwija siłę 500 KM normalnie a 550 KM przy 2200 obr/min. Normalna liczba obrotów wynosi 2150 i dlatego w praktyce używa się przekładni i to dla płatowców komunikacyjnych względnie powolnych 2 : 1, dla płatowców szybkich 1,5 : 1. Typ 12 WE waży bez przekładni 455 kg., z przekładnią 494,5. Silnik

18 WD posiada średnicę cylindrów 130 mm., skok 180 mm. i wagę bez przekładni 725 z przekładnią 776 kg.

Zakłady budowy silników **Renault** wystawiają kilka typów, z których najciekawszemi są przekomprymowany 300 KM., 480 KM. i wielki 600 KM. Wszystkie trzy silniki są 12 cylindrowe typu V. Pierwszy z tych typów jest dobrze znanym w Polsce, zaopatrzonym jest tylko w turbo-kompresor Rateau, który jest bardzo praktycznie na silniku umontowany. 480 KM jest podobno jednym z najlepszych silników francuskich i pomiędzy innemi wytrzymał próbę 50-cio godzinną, rozwijając siłę 500 KM. Średnica cylindrów 134, skok 180, kompresja 5,3 i normalna ilość obrotów 1600. Typ 600-konny posiada średnicę 160 mm., skok 180 mm., kompresję 5,3 i rozwija siłę 650 KM. przy 1600 obr/min. Silnik 480 KM., waży 500 kg., silnik 600 KM. 725 kg. Prócz tego wystawia firma 450 KM. silniki typu V i W z przekładnią i bez przekładni, które jeszcze nie są wypróbowane.

Na stoisku **Salmsona** oprócz szeregu znanych typów silników gwiaździstych są wystawione dwa nowe, przeznaczone dla płatowców sportowych. Obydwa te silniki są do siebie podobne, posiadają bowiem identyczne cylindry, tłoki, a nawet wiele innych drobnych części. Średnica cylindrów 70 mm. skok 86 mm. Pierwszy z nich AD 9 jest dziewięcio-cylindrowym gwiaździstym, chłodzonym powietrzem o sile 40 KM., drugi trzy-cylindrowym typu Y, chłodzonym powietrzem i rozwijającym siłę 15 KM.

Opisując płatowiec sportowy Dewoitine wspomniałem, że jest on zaopatrzonym w silnik 6-cylindrowy **Vaslin**. Silnik ten wystawiony osobno na wystawie jest 6 cylindrowy, cylindry są w nim ustawione w rząd i chłodzone wodą. Pojemność jego wynosi 2000 ccm., waga 62 kg.

Jeszcze jedno stoisko silników pozostało mi do opisania, jest nim stoisko firmy **Panhard-Levassor**, która wystawia dwa silniki, z nich pierwszy 12 cylindrowy kształtu V z średnicą 165 mm. i z skokiem 170 mm., który rozwija siłę 500 KM. drugi silnik 450 KM., bezwentylowy, posiadający średnicę 140 mm., skok 170 mm., kompresję 5,4, oraz wagę 545 kg. Jest to jak dotąd najsilniejszy bezwentylowy silnik, a wielu obecnych na wystawie wróżyło mu wielką przyszłość.

Na powyższem kończę ten najnudniejszy okres mego sprawozdania, oczywiście dla czytelników nie fachowych i przejdę do działu, który mi nadzwyczaj na pierwszy rzut oka zaimponował, do działu podsekretarjatu stanu dla lotnictwa czyli innemi słowy do działu propagandy.

O ile parter wielkiej hali był obliczonym dla przyciągnięcia fachowców i zapełnionym płatowcami, silnikami i t. p. o tyle pierwsze piętro, umieszczone za halą zawierało w sobie oprócz restauracji, obdzierającej po francusku skórę z przybyszów, olbrzymi dział, który w pewnych chwilach był tak pełnym, że prawie „szpilki wcisnąć nie można było". Dział propagandy, która była, jak pisałem w mojej korespondencji z Paryża, wywołana koniecznością obudzenia zainteresowania w szerokich warstwach dla lotnictwa, i niesłychanie obszernie i rzeczowo zorganizowaną.

Przy wejściu otwierał się wspaniały widok na ustawione w rząd najróżniejsze środki lokomocji. Szereg ten rozpoczynał manekin człowieka z czasów jaskiniowych wędrującego pieszo, dalej widziano: biegacza greckiego, wypchanego słonia, z asyryjczykiem, siedzącym na głowie, kwadrygę rzymską, karoce, pocztę, pierwszy rower, pierwszą lokomotywę, pierwszy automobil... tu była ściana. Aby więc cały ten pochód skierować „unosiła się" w wirażu (skręcie) avionetka Farmana a przed nią ustawionym był olbrzymi kadłub noczesnego płatowca komunikacyjnego, oświetlonego wewnątrz z miejscami zajętemi przez pasażerów i pasażerki (z wosku). Przy tej sposobności paryżanie i paryżanki mieli wspaniały przegląd mód najnowszych.

W następnej sali, którą można określić jako salę naukową miał możność zwiedzający zobaczyć plastyczne modele lotnisk, instytutów badań lotniczych, a więc w pierwszym rzędzie tuneli aerodynamicznych, najróżniejszych porównań plastycznych, djagramów, wskazujących różnicę wagi powietrza na różnych wysokościach plastycznych modelów, wykazujących jak się mierzy szybkość płatowców na konkursach, jak się waży płatowce, jak się próbuje płatowce na wytrzymałość i jak wygląda porównanie szybkości płatowca w porównaniu do innych środków lokomocji.

Dla lepszego, że tak powiem zrozumienia w jaki sposób propaganda ta była wykonaną pozwolę sobie dokładniej opisać ostatnio wymienione.

W rozmiarach 2 m. × 1 m. przedstawionym jest jakby wycinek terenu w formie plastycznej (tak jak scena w teatrze) poprzecinany trzema równoległemi szosami, linją kolejową i rzeką. Na każdej z tych dróg poruszały się najróżniejsze środki lokomocji z odpowiednią szybkością, a nad tem przelatywał płatowiec, górujący swą prędkością.

W tej samej sali stał na środku olbrzymi silnik z drzewa, którego poszczególne części jak pompa oliwna, wodna wykonane w przekroju, poruszały się.

W trzeciej i ostatniej sali oprócz dalszych najróżniejszych diagramów, których znaczenie objaśniały gramofony, ustawione przy każdym, było „clou" wystawy podsekretarjatu stanu, aerorama. Płatowiec komunikacyjny „Goliath", a właściwie jego kadłub ustawiono na odpowiednich dźwigniach, które poruszały motorki, wywołując w ten sposób charakterystyczne ruchy płatowca w powietrzu. Po wejściu schodkami do wnętrzy kabiny, roztaczał się przed zwiedzającym wspaniały widok panoramy Paryża z płatowca. Jako pilot będąc w kabinie odczuwałem wszelkie wrażenia lotu. Miałem uczucie, że płatowiec porusza się nad Paryżem, że wykonuje zakręt z nieznacznem pochyleniem, że powietrze jest niespokojne i od czasu do czasu rzuca, wreszcie przez okno kabiny widziałem skrzydło płatowca, w którem niby siedziałem, poruszające się, nawet linki drżały charakterystycznie, a płótno raz naprężało się a raz marszczyło. Do tego należy dodać, że panorama była doskonale wykonaną i szkła w oknach kabiny tak dobrze podnosiły prawdziwość, że już nie czułem potrzeby lotu nad Paryżem, na który w czasie wystawy sprzedawano bilety, nawiasem mówiąc dość drogie.

Zamykając ten dział propagandy stwierdzić muszę, że był to rzeczywiście doskonale zorganizowany dział, że widać, iż Francuzi nie szczędzą kosztów w celu popularyzowania lotnictwa wśród szerokich mas i to ze skutkiem.

Współczesne metody szkolne.

(Ciąg dalszy.)

Parę słów o zaufaniu, giętkości i odruchach, 3-ch wielorybach, na których według słynnego przysłowia ziemia się opiera i trzyma się szkolenie przyszłego pilota.

Nigdy nie może on mieć wątpliwości co do maszyny. W jego oczach zawsze jest najlepszą i nie do zniszczenia. Pilot nie ma czasu na obmyślanie kwestji wytrzymałości tego lub innego detalu. To jest sprawa konstruktora i jeżeli maszyna wyszła z jego rąk — powinna być mocna i godna wszelkiego zaufania.

Musi być zaufanie i innego rodzaju — do samych manewrów i metod wskazanych przez instruktora i sprężyste ich wykonanie.

Nawiązując do myśli powyższych w kwestji konstrukcji płatowca szkolnego musimy przyznać, iż musi on być zdatny do prowadzenia przez każdego poszczególnego ucznia, ponieważ z początku trudno powiedzieć kto z nich stanie się pilotem wyższej klasy.

Wszyscy przecież wiemy, iż naprzykład we Francji, Rosji i u nas w Polsce słynni „asy" z początku byli bardzo lichymi uczniami i dużo krwi zepsuli instruktorom i przełożonym nim wylecieli samodzielnie. Właśnie ten ostatni fakt następował dzięki zastosowaniu w szkołach płatowców łatwych do prowadzenia.

Gdy uczeń ukończy praktykę na pierwszym aparacie, instruktor zaczyna z nim pierwsze loty na aparacie przejściowym z silnikiem stałym (stery podwójne).

Na tym aparacie uczeń przyzwyczaja się do manewrowania przy lądowaniu przymusowem, do skoncentrowania swojej uwagi nad, jeżeli się można tak wyrazić, detalami prowadzenia szlachetniejszego, precyzyjnego i wreszcie przyzwyczaja oko do oznaczania odległości przy dosyć znacznych szybkościach.

To wszystko daje mu pewność siebie, konieczną do lądowania szybką maszynę tam gdzie chce i jak chce.

W locie aparat przejściowy, łatwo zwrotny zezwala wtajemniczać pilota w sekrety lotu akrobacyjnego, grupowego i wogóle wszystkie manewrowania, do których bywa zmuszony płatowiec bojowy.

Opisane powyżej główne zasady nauczania przyjęte są bezwzględnie we Francji i nikomu tam nie przyjdzie do głowy myśl, że można się obejść bez aparatów przejściowych[1]).

Wynikiem tej metody nauczania jest, że każdy uczeń przybywający do pułków po odbyciu szkolenia i egzaminów na aparatach przejściowych (Hanriot 19 lub Caudron C 59) łatwo przechodził na płatowiec wojskowy bez specjalnego doszkolenia.

Jest to rzeczą poniekąd zrozumiałą, ponieważ wszystkim wiadomo, że pilot wtedy będzie zupełnie pewnym siebie — kiedy odbędzie loty na płatowcach bardzo różnego typu.

Z drugiej strony nie podobna dać kompletnej nauki pilotażu na maszynie jednego typu z tej prostej przyczyny, że nie istnieje aparat, w którym zjednoczyły by się wszystkie wady i zalety będących w użyciu samolotów — szybkich i powolnych, ciężkich i lekkich, jedno — i wielo-motorowych.

Przesiąknięte wymienionemi prądami francuskie Min. Wojny przyjęło 3 typy płatowców szkolnych przejściowych (E. T. 2) i 2 typy aparatów pierwszego okresu nauczania (E. T. 1).

---

[1]) Francuskie Min. Wojny wprowadza obecnie 3 typy płatowców przejściowych.

Na podstawie konkursu w roku 1923, wśród typów przyjętych dominuje Hanriot 32 (pochodny H. 14) i Hanriot 19.

Charakterystycznem jest, iż francuskie centrum wyszkolenia pilotów morskich w Berre, używa wyłącznie aparatów Hanriota na pływakach (H 17). W ciągu 4 lat opinja lotników ustaliła dla nich termin — „najdoskonalsze".

Nasze M. S. W. wykorzystując metody i doświadczenia francuskie przyjęło mniej więcej zasady szkolenia opisane wyżej oraz typy płatowców szkolnych.

Dla szkolenia pierwotnego przyjęto — H. 28, a jako przejściową maszynę — H. 19.

Nie będę tu wdawał się w opis techniczny aparatów powyższych. Zwrócę uwagę tylko na charakterystykę przymiotów „lotniczych" tych płatowców. H. 28 zdobył sobie sławę stawiając rekord światowy „szybowania" (por. Thoret) bez silnika (właściwie H. 14 — ten sam płatowiec tylko ze zmienionym podwoziem).

Mocna budowa zezwala na bardzo ryzykowne manewrowania i akrobacje.

Śliczne i harmonijne linje zewnętrzne wzbudzają odrazu zaufanie do płatowca.

Już po pierwszych lotach na lotniskach naszych ogólna opinja pilotów była — „wreszcie Polska ma dobre maszyny".

Dzieląc się z czytelnikami tą przyjemną dla czytelników wiadomością mogę jeszcze podkreścić ten radosny fakt, iż te doskonałe aparaty wyrabiamy w kraju.

Nie mówiąc o zakładach rządowych C. Z. L. Wytwórnia Wielkopolska „Samolot" Zaczęła wypuszczać płatowce H. 28 z pierwszej strji.

Przed paru dniami pierwsza maszyna odbyła lot próbny wykazując doskonałe wykonanie i regulację.

Personel naczelny wytwórni kierowany postawieniem placówki powyższej na zasadach „ideowości" pracy i popierany przez społeczeństwo i „Bank Poznański" w stosunkowem krótkim czasie stworzył z niewielkich warsztatów pierwszorzędną fabrykę samolotów, mogącą stawić czoło nie jednej wytwórni Zachodnio-Europejskiej.

Przyglądając się pracy takich instytucyj jako „Związek Lotników Polskich" tworzący bez hałasu i efektów zewnętrznych wielkie dzieło koordynacji zdrowych i twórczych elementów lotnictwa rodzimego; patrząc na gwałtowny rozwój wytwórni „Samolot", rozwój nie przy pomocy różnych „zapomóg" rządowych, a przy poparciu kapitału bankowego, widząc te małe tabliczki na kadłubach aparatów szkolnych „Made in Poland" — nabieramy otuchy i wiary we własne siły. Te czynniki budzą i rozwijają w nas zaufanie, wiedzą, poczuciem godności i przeznaczenia własnego. Sursum corda!

Inż. pilot **Michał Bohatyreff.**

Pomnik ku czci poległych lotników.

ODEZWA.

Najpotężniejszą zdobyczą XX-go wieku jest podbój powietrza.

Lotnictwo, przeznaczone ku temu, aby podnieść człowieka od ziemi ku niebu i uczynić go władcą przestworzy, stało się jednak zarazem w toku wojny ostatniej bronią, która odegrała rolę rozstrzygającą w śmiertelnych zapasach narodów.

Broń ta odegra jeszcze większą rolę w wojnie przyszłej, o ile ludzkość nie potrafi się przed nią uchronić.

Wiedzą o tem wszystkie narody i dla tego otaczają lotnictwo szczególną pieczą, nie szczędząc wysiłków na jego rozwój. — Ameryka, Francja, Anglja, Belgja, Włochy, Niemcy, nawet czerwona Rosja współzawodniczą ze sobą nietylko w kierunku udoskonaleń technicznych w dziedzinie lotnictwa wojskowego, lecz i w zainteresowaniu swoich społeczeństw lotnictwem, jako sportem.

Stąd wszędzie obok rządowych, prywatnemi środkami osiągane bywają znakomite wyniki, zabezpieczające lotnictwu stały postęp i rozwój.

Polska zajmuje w tem dziele powszechnego wysiłku i współzawodnictwa jedno z miejsc ostatnich, aczkolwiek z uwagi na jej położenie polityczne i geograficzne, lotnictwo w razie wojny mieć dla niej będzie znaczenie doniosłe. Wystarczy powiedzieć, że bez lotnictwa nie będziemy zdolni nawet do przeprowadzenia prawidłowej mobilizacji.

W świadomości tego naród polski w trosce o bezpieczeństwo własne, o spokój swoich miast i wsi, musi na równi z innemi narodami wytężyć swoje siły, aby dorównać przynajmniej najbliższym sąsiadom w ich zdobyczach napowietrznych.

Praca to ciężka, wymagająca nietylko materjalnych ofiar, lecz niestety i ofiar w życiu ludzkiem.

Młode lotnictwo polskie ofiar tych poniosło już długi szereg. Polskie wojska aeronautyczne w czasie walk o niepodległość ojczyzny straciły 27% osobowego składu latającego.

Ubyło z ich szeregów znajdując śmierć chwalebną, 120 Polaków, oraz 3-ch oficerów amerykańskich z 7-ej Eskadry lotniczej im. Kościuszki.

Czcząc pamięć poległych rodaków i oddając hołd bohaterstwu i ofiarności synów wielkiego, zaprzyjaźnionego z nami narodu amerykańskiego, zwracamy się do społeczeństwa polskiego z gorącem wezwaniem, aby, współdziałając obronie Ojczyzny, **otoczyło opieką wojskowe i prywatne lotnictwo polskie.** Przedewszystkiem jednak, pragnąc, aby przyszłe pokolenia, pomne poniesionych przez naród ofiar, zdawały sobie w czasach pokoju sprawę z obowiązku czuwania i nie szczędziły sił dla dźwigania i rozwoju lotnictwa polskiego, chcemy uczcić widomym pomnikiem chwały tych, którzy pierwsi życiem swojem i śmiercią bohaterską zapisali imię Polski w rocznikach Aeronautyki.

Pomnik, dzieło art. rzeźbiarza prof. **Edwarda Wittiga,** wyobrażający w bronzie odlaną postać lotnika, wspartego o śmigło, stanie w Warszawie na placu Unji Lubelskiej. Na granitowym cokóle, wysokości około 5

mtr. wyryte zostaną nazwiska wszystkich poległych śmiercią lotniczą, Polaków i Amerykanów.

W głębokiem przekonaniu, że przyczynienie się do wzniesienia tego pomnika jest potrzebą każdego serca polskiego, prosimy wszystkich rodaków o składanie na ten cel ofiar.

Nie wątpimy, że wezwanie nasze znajdzie szeroki oddźwięk nietylko w kraju, którego ludność niejednokrotnie podziwiała bohaterstwo lotników polskich, lecz i poza jego granicami, tam gdzie tęsknota do Ojczyzny jest źródłem troski o nią i pamięci o jej potrzebach.

Szczególnie gorąco prosimy o pomoc naszych braci w Stanach Zjednoczonych Ameryki Północnej i w Brazylji, którzy tylokrotnie dowiedli już, że każdy głos z Polski jest dla nich głosem obowiązku obywatelskiego, przed którego spełnieniem Polak amerykański nie uchyla się nigdy.

Pomnik ku czci poległych lotników musi stanąć ofiarnością całego narodu, aby mógł stwierdzić wobec teraźniejszości i przyszłości, wobec swoich i obcych, że tam, gdzie idzie o chwałę imienia Polski i o cześć dla tych, co z Jej imieniem na ustach szli nieustraszenie w objęcia śmierci, umiemy stanąć do apelu wszyscy.

Warszawa, dnia 1 stycznia 1924 r.

Komitet budowy Pomnika ku czci poległych Lotników:
Protektorat honorowy: Prezydent Rzeczypospolitej Polskiej Wojciechowski Stanisław.

Prezydjum honorowe: Marszałek Sejmu: Rataj Maciej, Marszałek Senatu: Trąmpczyński Wojciech, Poseł Stan. Zjedn. Amer. Półn. Gibson, Minister Spraw Wojskowych Gen. Dyw. Sosnkowski Kazimierz, gen. broni Szeptycki, Prezes Rady miejskiej Senator Baliński Ignacy, Prezydent m. st. Warszawy: inż. Jabłoński Władysław.

Członkowie Komitetu: poseł Anusz Antoni, dyr. Barylski Bronisław, ppłk. de Beaurain, ppłk. Borejsza, Inż. Brugger, ppłk. Buckiewicz, mecenas Car Stanisław, pułk. Dąbkowski, poseł Dąbski Jan, redaktor Dębicki Zdzisław, inż. Drzewiecki Piotr, inż. Drzewiecki Stefan, Wiceminister inż. Juljan Eberhardt, rektor Politechniki Lwowskiej Fabjański, ppłk. Florer, prezes Fudakowski Kazimierz, dyr. Grohman Henryk, gen. dyw. Haller Stanisław, Prezes Jaroszyński Karol, dyr. Jastrzębski Zygmunt, inż. Jawornicki Antoni, prezes Kiślański Władysław, prof. Kotarbiński Miłosz, ppułk. Kieżuń, prof. Lalewicz Marjan, dr. Lauterbach Alfred, gen. Leveque, prezes Lubomirski Zdzisław, prezes Lubomirski Stanisław, pułk. Łossowski, pułk. Łoyko-Rędziejowski, gen. Macewicz, pułk. Małyszko, pos. Mączyński, mjr. Moor, dziekan Noakowski, prezes Osiecki Stanisław, gen. Osiński Aleksander, ppułk. Perini, mjr. Pietraszek, rektor Ponikowski, ppułk. Rayski, gen. Rybak, Wiceminister Rybczyński, inż. Rudnicki, ppułk. Sendorek, pułk. Serednicki, dyr. Skotnicki Jan, mjr. Tebinka, prof. Tołwiński Tadeusz, dyr. Tretter Mieczysław, pułk. Wańkowicz, prezes Wieniawski Antoni, prezes Wierzbicki Andrzej, p. Woydyno, mjr. Zajączkowski, pos. Załuska.

Komitet Wykonawczy: Prezes: poseł Dąbski Jan. Wiceprezesi: redaktor Dębicki Zdzisław, generał Macewicz Gustaw.

Członkowie: mec. Car Stanisław, pułk. Łossowski, p. Woydyno. Skarbnik: mjr. Tebinka. Sekretarz: por. Piątkowski Zygfryd.

* * *

Powyższe podajemy naszym czytelnikom i przyjaciołom do wiadomości z uprzejmą prośbą o hojne składanie datków na ten wzniosły cel na konto Związku Lotników Polskich w P.K.O. Nr. 205—183. Sumy zebrane po ogłoszeniu listy ofiarodawców w „Lotniku" zostaną przekazane do właściwych rąk.

Reprodukcję projektu pomnika podamy w następnym numerze.

Garść wrażeń.

Już raz pod powyższym tytułem zwracałem się w 10 nr. „Lotnika" do pp. recenzentów pism codziennych z prośbą o możliwie oględne traktowanie sprawy katastrof lotniczych i o nieurabianie sobie z wypadku lotniczego sensacyjnych artykułów. Z prawdziwą przyjemnością wypada mi stwierdzić, że pisma do których się wtedy specjalnie zwracałem, mianowicie „Ilustrowany Kurjer Codzienny" i „Kurjer Czerwony", traktują obecnie opisy wypadków lotniczych zwracając się po rzeczowe informacje do odpowiednich władz.

Niestety, znajdują się się jeszcze w Polsce pisma, które prawdopodobnie mojej prośby nie czytały i urabiają sobie opisy wypadków lotniczych, jako sensacyjne artykuliki w rodzaju „Menu ludożercy Denkego".

Dawno już przebrzmiały echa wypadku lotniczego pilota oblatującego w fabryce lubelskiej, ale na szpaltach sensacji plączą się jeszcze niesmaczne uwagi na temat „sztuczek, które się źle kończą", „rozpędzonych aparatów", „wywijania na ziemi koziołków", „przejażdżek" i t. p.

Zainteresowanych odsyłam do mojego poprzedniego artykułu, zwracam jednak przy sposobności uwagę, że w wymienionym wypadku nie koniecznie była powodem „sukienka", bo czy ona jest czy nie, pilot ląduje tak jak musi, a wypadki z powodu defektu silnika zdarzyć się mogą w każdej chwili i za skutki tego pilot nie może odpowiadać. Pozatem jest to pierwszy zarzut jaki spotyka pilotów polskich ze strony prasy i bynajmniej nie uprawnia do tytułu „jak to powstają u nas katastrofy samolotowe".

W dzisiejszym numerze „Lotnik" podaje w jaki sposób na opinję publiczną po wypadku lotniczym działają Anglicy i pismu, które artykuł powyższy umieściło zadaję pytanie: czy to jest droga do wzbudzenia zaufania w społeczeństwie do komunikacji napowietrznej i do polskich pilotów, prowadzących płatowce komunikacyjne? Na zakończenie pozwalam sobie przypomnieć, że w Polsce z polskiemi pilotami wypadków śmiertelnych na linjach nie było od początku istnienia tychże i że piloci polscy mają do zanotowania jeden wypadek na linji francuskiej, gdzie tylko dzięki zimnej krwi i poświęceniu się pilota polskiego pasażerowie zostali uratowani.

B. Ostrowski, pilot rezerwy.

Ze Związku Lotników Polskich.

PROTOKÓŁ

III. Zwyczajnego Walnego Zebrania Związku Lotników Polskich.

III. Walne Zebranie Związku Lotników Polskich, zwołane w dniu 31 stycznia 1925 r. na godz. 18 do Hotelu Monopol w Poznaniu przy ul. Sew. Mielżyńskiego nie odbyło się z powodu nie stawienia się quorum, wymaganego przez statut.

Ponowne Zwyczajne Walne Zebranie prawomocne bez względu na ilość obecnych odbyło się w tym samym lokalu o godz. 18,30.

Zebranie zagaił Prezes Związku Lotników Polskich pilot Wawrzyniak Czesław przy obecności 57 członków, proponując na przewodniczącego p. Dr. pilota Dalskiego Zbigniewa, co zebranie jednogłośnie przyjęło.

Przewodniczący po krótkiem zagajeniu przestawił porządek obrad:

1. Wybór biura (przewodniczącego i ławników),
2. referat Dr. pilota Z. Dalskiego,
3. wykład inż. pilota M. Bohatyreffa,
4. sprawozdanie Zarządu,
5. dyskusja i udzielenie absolutorjum Zarządowi,
6. wybór Zarządu na rok 1925,
7. wybór Rady Nadzorczej na rok 1925,
8. wolne głosy i wnioski.

Powyższy porządek obrad przyjęli zebrani do wiadomości. Wobec powyższego przystąpiono do 1. porządku obrad: wybór ławników.

Na wniosek przewodniczącego zaproszono na ławników członków Rady Nadzorczej pp. mjr. obs. Płachtę Andrzeja, Redaktora pilota Ostrowskiego, pilota Sławiaka Michała i pilota Kasprzaka Jana.

Do p. 2. obrad — przewodniczący wygłosił referat, określając w krótkich słowach pracę Związku od chwili jego założenia do dnia dzisiejszego, zastrzegając sobie przemówienie w charakterze członka Związku po przejściu do 3. punktu obrad.

Przystąpiono do 3. punktu obrad: wykład inż. pilota Bohatyreff'a. Referent dał ogólny pogląd na rozwój i znaczenie lotnictwa.

Przewodniczący zebrania oddaje na czas swego przemówienia przewodnictwo do rąk ławnika p. mjr. obs. Płachty, który urząd przyjął.

Dr. Dalski przemawia jako członek Związku, podczas którego nawiązuje do wszczętej akcji anty-Związkowej, piętnując listy anonimowe i prosi dwukrotnie o wystąpienie autora listu. Nikt się jednak nie zgłosił, wobec czego podaje wniosek:

„Wobec faktu nasyłania członkom Związku anonimowych listów, Walne Zebranie Związku Lotników Polskich stwierdza, że podobne traktowanie sprawy pracy nad rozwojem lotnictwa, nie licuje z godnością członka Związku i potępia je jako bezwzględnie szkodliwe dla pracy nad rozwojem lotnictwa".

Powyższy wniosek przyjęło Walne Zebranie jednogłośnie.

Dr. Dalski obejmuje z powrotem przewodnictwo zebrania. Przystąpiono do 4. porządku obrad: sprawozdanie Zarządu.

Prezes por. pilot Wawrzyniak Czesław przedstawia pracę i działalność Zarządu za rok 1924. Sprawozdanie kasowe zdaje skarbnik pilot Hołodyński Edmund.

Dochód na rok 1924 wynosił . . 30 828,22 zł.
Rozchód na rok 1924 wynosił . . 22 676,91 zł.
Pozostaje na rok 1925 . . . . 8 151,31 zł.

Sprawozdanie z pracy „Lotnika", organu Związku Lotników Polskich zdaje redaktor pilot Ostrowski Bolesław.

Stwierdza on, że „Lotnik" pomimo trudności, wywołanych 3-miesięcznym strejkiem drukarskim, posuwał się silnie naprzód i że od września nakład wzrósł 4-ro krotnie. Per 1 stycznia „Lotnik" posiadał 340,89 zł. oraz dłużników na 1 380,75 zł. Dla poparcia pisma wpłacił Zarząd na fundusz 5 000 zł. w dniu 12 września 1924 r.

Po złożeniu sprawozdania zarządzono 5 minutową przerwę.

Przystąpiono do 5. porządku obrad: dyskusja i udzielenie absolutorjum Zarządowi.

Głos zabrali: inż. pilot Bohatyreff, kpt. pilot Berezowski, inż. pilot Bohatyreff, por. pilot Wawrzyniak, mjr. pilot Hendriks, Dyrektor inż. Tułacz, kpt. pilot Berezowski, pilot Bocheński.

Inż. pilot Bohatyreff zastrzega sobie przemówienie na temat współpracy członków z Zarządem i współpracy Związku z organizacjami pokrewnemi.

żenie Związku Lotników Polskich do porozumienia się i współpracy z L. O. P. P. dowodem najwięcej rzucającem się w oczy jest, że organ Związku „Lotnik" umieszcza „Biuletyn L. O. P. P.".

Dyr. inż. Tułacz podkreśla dążenia Zarządu Związku Lotników Polskich do stworzenia własnego niezależnego przemysłu lotniczego, dowodem którego założono wytwórnię samolotów Sp. Akc. „Samolot" w Ławicy pod Poznaniem.

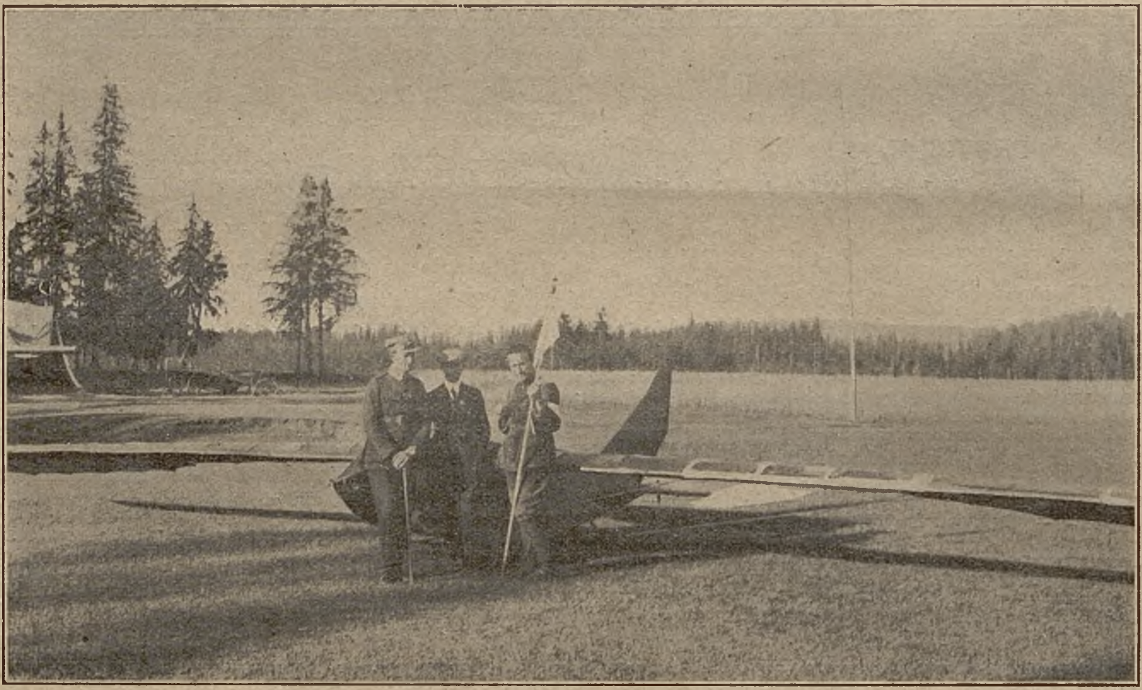
Kpt. pilot Berezowski reasumując przemówienia poprzedników przychodzi do wniosku, że Z. L. P. współpracuje i dąży do porozumienia się z organizacjami pokrewnemi.

Pilot Bocheński zarzuca Zarządowi, że ogłoszenie zwołania Walnego Zebrania nastąpiło w krótkim terminie, na co otrzymał wyjaśnienie od przewodniczącego, że zebranie zostało zwołane w myśl przepisów statutu Związku.

Przewodniczący wnosi wniosek o udzielenie Zarządowi absolutorjum.

Zebranie przyjęło powyższy wniosek jednogłośnie dając wyraz uznania przez powstanie.

Przystąpiono do 6-go porządku obrad: wybór Zarządu na rok 1925.



Wspomnienia z I konkursu Szybowców w Białce.

Kpt. pilot Berezowski wywodzi niedostateczną współpracę Związku z L. O. P. P. krytykuje nie zbyt jasne sprawozdanie skarbnika i kierunek redakcji „Lotnika".

Inż. pilot Bohatyreff M. wyszczególnia dowody współpracy Związku z L. O. P. P.

Por. pilot Wawrzyniak oświadcza, że książki kasowe i sprawozdanie „Lotnika" podlegają w myśl statutu rewizji Rady Nadzorczej i są w porządku, każdej chwili do dyspozycji przeprowadzenia rewizji.

Mjr. pilot Hendriks, reprezentant Ministerstwa Spraw Wojskowych Dep. IV. Żeglugi Powietrznej zauważa dą-

Przewodniczący stawia wniosek o przeprowadzenie jawnego głosowania, które zostało jednogłośnie przyjęte, oraz prosi o podanie kandydatów na prezesa.

Podani zostali: por. pilot Wawrzyniak Czesław, mjr. obs. Płachta Andrzej, por. pilot Baranowski i inż. pilot Bohatyreff Michał.

Większością głosów został wybrany na prezesa Związku por. pilot Wawrzyniak Czesław, otrzymując 51 głos przeciw 6-ciu.

Przystąpiono do wyboru dalszych dwuch członków Zarządu sekretarza i skarbnika.

Kandydatów podano następujących którzy otrzymali głosów:

Pilot Hołodyński Edmund	53
Por. pil. Baranowski	12
Por. pil. Zarski	8
sierż. pil. Wrembel	9
Kpt. pil. Wroniecki	47
Mjr. obs. Płachta	30
plut. pil. Szulczewski	39
Pilot Kasprzak	7.

Większością 53 głosów wybrano pp. Hołodyńskiego. Kpt. pilota Wronieckiego 47 głosami. Ponieważ ostatni urzędu nie przyjął, wybrano do Zarządu następnego z największą ilością głosów t. j. p. plut. pilota Szulczewskiego Władysława z 39 głosami.

Ponieważ padła kandydatura na członka Zarządu na płatną siłę Związku p. Święcickiego Romana, zebranie uchwaliło, że siła płatna Z. L. P. nie może piastować urzędu w Zarządzie i Radzie Nadzorczej Związku L. P.

Wybrani urząd przyjęli.

Przystąpiono do punktu 7. obrad „wybór Rady Nadzorczej na rok 1925".

Kandydatów podano następujących którzy otrzymali głosów:

mjr. obs. Płachta		jednogłośnie
inż. pilot Bohatyreff	głosów	51
Red. pilot Ostrowski	„	32
kpt. pilot Berezowski	„	20
kpt. pilot Wroniecki	„	42
por. pilot Żarski	„	11
pilot Sławiak	„	16
St. sierż. pilot Kopa	„	14
por. pilot Baranowski	„	18

Większością głosów wybrano do Rady Nadzorczej jako prezesa mjr. obs. Płachtę Andrzeja jednogłośnie. Na członków inż. pilota Bohatyreffa Michała 51 głosami, kpt. pil. Wronieckiego 42 głosami.

Wybrani urząd przyjęli.

Przystąpiono do punktu 8 obrad „wolne głosy i wnioski". Por. pilot Biały stawił wniosek o zwoływanie raz na kwartał zebrania informacyjnego. Wniosek został jednogłośnie przyjęty.

Por. pilot Baranowski stawił wniosek o utworzenie filji Związku Lotników Polskich w Warszawie.

Nad powyższym wnioskiem wywiązała się dyskusja przemawiali pp. inż. pilot Bohatyreff, pilot Reimann, pilot Szulczewski, pilot Bocheński, por. pilot Baranowski, pilot Szulczewski, pilot Czyż, pilot Bocheński, inż. pilot Bohatyreff, por. pilot Wawrzyniak i Dyrektor Tułacz. Po przedyskutowaniu walne zebranie wniosek odrzuciło.

Na podłożu powyższem wywiązała się żywa dyskusja, która trwała aż do zamknięcia Walnego Zebrania tj. do godz. 23,13 min.

Zarząd:

(—) **C. Wawrzyniak,** prezes. (—) **W. Szulczewski,** sekretarz (—) **E. Hołodyński,** skarbnik



I Konkurs Szybowców. Szybowce w locie; w górze na lewo: Sekc. Mech. Politechniki Warszawskiej, na prawo por. Biażyńskiego Na dole na lewo: ktp. Jacha, na prawo inż. Tułacza.

Pierwsza Szkoła Pilotów Cywilnych

przy fabryce »Samolot« w Poznaniu.

Staraniem Związku Lotników Polskich otwiera Departament IV. Żegl. Pow. pod Protektoratem Ligi Obrony Powietrznej Państw. I. szkołę pilotów przy fabryce płatowców „Samolot" w Poznaniu. Szkoła rozpoczyna swą działalność od 1. III. 1925 r. i przyjmuje uczni na następujących warunkach:

I. Posiadanie obywatelstwa polskiego.
II. Stan zdrowia podług instrukcji sanitarnej nr. 5 (D. O. K.)
III. Wiek od 17 do 28 lat.
IV. Świadectwo moralności władz administ. lub wojskowych (D. O. K.).

V. Minimum 4 klasy szkoły średniej.

VI. Deklaracja a) zobowiązania się do służby wojsk lotniczych. (Dla przed i poborowych).

b) Dla po poborowych zobowiązanie się do dalszej 10-miesięcznej służby w wojskach lotniczych.

Uczniowie zostają na czas kursu zakoszarowani i zaprowiantowani przez kuchnię wojskową. Przewiduje się szkolenie pilotów cywilnych poza ogłoszonemi warunkami według wymagań warunków Aero-Klubów.

Kandydaci po złożeniu wniosku otrzymują zaświadczenie celem zbadania ich przez Kom. lekarską przy odnośnym D. O. K.

Zgłoszenie należy skierować wprost do Szkoły Pilotów Cywilnych przy fabryce „Samolot" Poznań.

Uprasza się wszelkie czasopisma o przedrukowanie.

Komunikat.

Wszystkich kandydatów, którzy swego czasu złożyli wnioski do Związku Lotników Polskich i w fabryce „Samolot" zawiadamia się, że muszą złożyć powtórnie wnioski zaopatrzone w odpowiednie dokumenty.

Piśmiennych odpowiedzi nie udziela się, wszelkie odpowiedzi i komunikaty Szkoły będą ogłaszane w organie Związku Lotników Polskich „Lotniku" w dziale szkoły lotniczej.

Ostatni termin składania zgłoszeń upływa 25 b. m.

W wyjaśnieniu ogłoszonych warunków Szkoły donosi się, że uczniowie będą nosili własne ubrania cywilne, do latania jednak otrzymają ze Szkoły odpowiednie przybory.

KRONIKA

ANGLJA.

Lot płatowca sportowego. 29. stycznia wyleciał z Londynu jeden z cywilnych pilotów na płatowcu sportowym do St. Moritz. Przestrzeń tą przeleciał w 8-miu godzinach.

Statystyka ruchu lotniczego. Od stycznia do października 1924. r. przewiozły linje komunikacyjne 52.000 pasażerów w czasie 2400 godz. lotu. Jeden trzymotorowy płatowiec przewiózł w ciągu jednego dnia na linji Paryż-Londyn 240 osób. W ciągu tego całego czasu nie zanotowano ani jednego wypadku.

Sterowiec R. 33. W najbliższych dniach zostanie ukończone montowanie R. 33, który po próbnym locie Londyn-Kairo odbędzie swą pierwszą podróż z Londynu do Indji.

BELGJA.

Lot prezesa Związku Lotników Belgijskich. Piotr Thieffry, dostał polecenie od władz belgijskich dokonania przelotu do Kongo. Do lotu tego użyje on prawdopodobnie jednego z sześciu Handley-Page dwu-silnikowych zbudowanych w Belgji przez S. A. B. C. A.

CZECHO-SŁOWACJA.

Wypadek lotniczy. 6 lutego spadł palący się płatowiec wojskowy z wysokości 800 m. na rynek miasta Kremsier. Obydwaj piloci wojskowi ponieśli śmierć na miejscu.

FRANCJA.

Rekordy. W ciągu dwunastu miesięcy 1924 r. pobito we Francji 56 rekordów lotniczych, z czego 2 przypadło na balony wolne, 34 na samolotach, 15 na wodnopłatowcach i 5 na śmigłowcach. Z tych rekordów 35 były rekordami światowymi.

Nagroda na konkurs szybowców. Po zdobyciu w roku ubiegłym części nagrody Dreyfus'a w Vauville pozostaje jeszcze do konkursu 30. kwietnia nagroda pieniężna Dreyfus'a w wysokości 5.000 fr. fr. i puhar wartości 5.000 fr. fr.

Nowy rekord lotu szybowego. W ostatnich dniach znany pilot francuski Thoret pobił swój rekord lotu z pasażerem, utrzymując się w powietrzu z zastawionym silnikiem na płatowcu Hanriot H. D. 14 przez dwie godz. i 26 min.

Ładna próba silnika. Ostatnio próbowano silnik Salmsona 500 KM. 15. razy po 10 godz. Po tej próbie silnik wykazał doskonały stan.

Lot z Paryża do Nowego Yorku. Francuskie gazety donoszą, że postanowiono w najbliższych dniach odbyć lot z Paryża do Nowego Yorku bez przerwy. Lot trwałby 30 godz. na 500 KM. płatowcu Farmana.

NIEMCY.

Lot dokoła Niemiec. W czasie od 31 maja do 8 czerwca odbędzie się lot okrężny w Niemczech. Płatowce podzielono na trzy grupy. Grupa A z silnikami do 40 KM., grupa B. do 80 KM. i grupa C. do 120 KM. Jako nagrody wyznaczono dla grupy A i B. 100.000 mk. zł., dla grupy C. 50.000 mk. zł. oraz nagrodę Richthofena w sumie 45.000 mk. zł., która podzielona na trzy równe części, przypadnie najlepszemu pilotowi w każdej grupie, z warunkiem, że płatowiec będzie posiadał silnik niemiecki.

Lot zawiera 5 dziennych lotów strefowych długości około 1000 do 1200 km. ze stałym punktem wyjścia i powrotu Berlinem. W zasadzie każda strefa powinna być zakończoną w jednym dniu, jednakże dla pozostających jest zawsze jeden dzień wolny dla dogonienia poprzedników i tak:

31 maja: Berlin — Hamburg — Altona — Bremen — Kassel — Magdeburg — Berlin.

2. czerwca: Berlin — Hanower — Frankfurt — Darmsztad — Weimar — Drezno — Berlin.

4. czerwca: Berlin — Dessau — Erfurt — Stutgard — Halle — Berlin.

6. czerwca: Berlin — Norymberga — Augsburg — Monachjum — Lipsk — Berlin.

8. czerwca: Berlin — Gorlice — Wrocław — Frankfurt — Szczecin — Stralsund — Warnemünde — Berlin.

Kredyty dla lotnictwa. Sejm bawarski uchwalił znaczne kredyty dla lotnictwa, z czego 1,500,000 złotych otrzymało towarzystwo Junkers, które zakłada w całej Europie mniej lub więcej od Niemiec zależne linje komunikacyjne.

Statystyka katastrof kolejowych. Agencja wschodnia podaje że w czasie od styczria 1914 r. do stycznia 1924 r. wydarzyło się w Niemczech 4055 zderzeń pociągów, przyczem przeważna część spowodowana była omijaniem sygnałów stacyjnych. W ostatnich trzech latach liczba poszkodowanych przez katastrofy wynosiła z górą 10 tys. osób, a więc na jeden rok przypada ca. 3 i pół tys. osób.

Czy wobec tego lotnictwo nie jest bezpieczniejsze?

POLSKA.

WYSTAWA LOTNICZA. W dniach 13—20 września bieżącego roku odbędzie się w Poznaniu Wszechświatowa wystawa wynalazków. Ruchliwy Związek Lotników Polskich, dążąc do wprowadzenia lotnictwa polskiego na arenę międzynarodową urządza jednocześnie w jednej z największych hal targowych (4.000 m^2) I Międzynarodową Wystawę Lotnictwa Sportowego.

Ponieważ pożądanym jest jak najszerszy udział konstruktorów i wytwórni polskich, Związek Lotników Polskich zwraca, za naszem pośrednictwem, uwagę odnośnych czynników na ważność powyższego przedsięwzięcia.

Z Wystawą Lotniczą połączonym będzie konkurs i lot okrężny płatowców sportowych, w którym przewidziane są poważne nagrody.

Szczegóły co do pracy w odnośnych grupach organizacyjnych będą podane w swoim czasie.

Konkurs szybowców.

Prace Komitetu Organizacyjnego Konkursu Szybowców postępują naprzód. W celu jak najdokładniejszego ustalenia odpowiednich wytycznych organizacyjnych, Komitet prosi konstruktorów o możliwie szybkie zgłaszanie szybowców. Zwracamy uwagę na Regulamin Konkursu podany do publicznej wiadomości w Nr. 2 „Lotnika" z dn. 1. lutego 1925 r.

Ogólny stan rekordów świata. W obecnej chwili posiadamy 83 rekordy lotnicze z sumy tej przypada na: Szwecję — 1, Danję — 5, Francję 24 i Stany Zjednoczone 53. Należy zauważyć, że najważniejsze rekordy, a więc szybkość i wysokość należą do Francji.

Z dniem 20-go stycznia b. r. zaczęło wychodzić czasopismo p. t. „Radjo" bogato ilustrowane, poświęcone radjotechnice, mające za zadanie zapoznanie wszystkich warstw Społeczeństwa Polskiego oraz radjoamatorów, a także osób pracujących naukowo w tej nowej, a tak ważnej dziedzinie wiedzy ludzkiej.

Polecamy naszym czytelnikom jak najgoręcej zaabonowanie i poparcie tego nowego czasopisma.

Adres Redakcji i Administracji: Dwutygodnik „Radio" — Grudziądz ul. Toruńska 6, Telefon 66.

Konto P. K. O. Poznań 206.741 — Prenumerata kwartalna (6 zeszytów) 5 zł. zeszyt pojedyńczy 1 zł.

Osobiste. Dnia 8. lutego odbył się ślub p. Seweryny Andersz z pilotem plut. Janem Lowakiem. Młodej parze zasyła „Lotnik" serdeczne życzenia.

SZWAJCARJA.

Lot z Szwajcarji do Persji. W grudniu ubiegłego roku wyleciał pilot Mittelholtzer z Zurychu przez Włochy, Grecję, Turcję do Persji dokąd przyleciał 29 stycznia, lądując w Teheranie. Cała podróż wynosi 5800 km. Należy jednak z niej odliczyć 3 tygodnie, które pilot musiał przesiedzieć w Smyrnie, oczekując na załatwienie dyplomatycznych formalności u rządu tureckiego.

WŁOCHY.

Zdjęcia wybuchu Etny z płatowca. W pierwszych dniach lutego wulkan Etna wznowił swą działalność. W celu uzyskania ciekawych dla celów naukowych zdjęć wysłano dwa płatowce z aparatami kinematograficznemi. Lotnicy dokonali licznych zdjęć, pomimo że cały czas zmuszeni byli latać z maskami gazowemi na twarzy.

Lot z Rzymu przez Japonję do Australji. W maju b. r. wyrusza z Rzymu pilot mjr. Depinedo z mechanikiem na płatowcu z 400 KM. silnikiem przez Tokio do Sydney w Australji i z powrotem, jest to przestrzeń około 55.000 km.

Z Sekcji Mechaników przy Z. L. P.

Komunikat.

Uprasza się wszystkich członków o jaknajwcześniejsze nadesłanie arkusza ewidencyjnego, fotografji i świadectw do Sekretarjatu Związku Lotników Polskich lub sekretarza Sekcji p. J. Waraczewskiego ul. Generała-Kosińskiego 10.

Uprasza się wpłacanie składek aż do założenia konta w P.K.O. u p. Lehmana (skarbnika) ul. Kluczborska 2.

Wpłaty członk. W myśl uchwały zebrania konstytucyjnego wynoszą miesięczne składki wraz z przymusowem abonowaniem czasopisma „Lotnik" (jeden zł pięćdziesiąt gr) 1 zł 50 gr, wpisowe samo wynosi 3 zł. Uiszczanie składek ureguluje skarbnik p. Lehman za kwartał naprzód.

Przyjmowanie członków. Na członków (zwyczajnych przyjmuje się p. p. chrześcijan, mających obywatelstwo Polskie z ukończeniem Szkoły Obsługi Lotniczej (cywiln. lub wojsk.) oraz co najmniej z 2-wu letnią praktyką w warsztatach lotniczych.

Na przyjęcie jako nadzwyczajnych przystosowuje się powyższą treść, różnicą jednorocznej praktyki w wym. zakładach. **Zarząd.**

Wydatek 1,50 zł zapewni Ci stałe otrzymywanie „Lotnika". Kupując go co numer, nie możesz być pewnym czy go dostaniesz.

ZDZISŁAW MARYNOWSKI.

IKAR ZWYCIĘZCA.

Powieść.

(Ciąg dalszy.)

8.

Sam nie wiedział co robi, ani dokąd idzie. W pierwszej chwili nawet niezupełnie uświadamiał sobie znaczenie tego, co się stało. Powiedziała mu tylko, że bardzo go lubi, ale nie kocha. I dla tego właśnie nie stało się nic i dla tego teraz Marek ma jakieś dziwne wrażenie pustki w sobie.

Zdaje mu się... Nie, właściwie jemu się nic nie zdaje, tylko jest naprawdę w tej chwili jakiś zupełnie inny, nie ten co zawsze, a jakiś taki — papierowy, niewrażliwy. — Idzie przez ulice, spotyka ludzi, kłania się znajomym, wymija tramwaje, uważa na dorożki i samochody — bezwiednie, automatycznie.

Zimno jest, trzeba podnieść kołnierz, bo właściwie nic się nie stało i życie idzie dawnym trybem. Dziwacznie się tak jakoś wszystko w myślach kojarzy — i mróz, i kołnierz przy palcie, i Lili... Wszystko stanowi jeden nierozerwalny łańcuch, tylko on sam jakoś zabłąkał się pomiędzy ogniwami tego łańcucha i nadarmo szuka swojego miejsca. Trzeba je znaleźć koniecznie, to miejsce, trzeba. Nie można się tak błąkać, jak bezpański pies, trzeba się tem zająć — ale nie zaraz, trochę później. Trzeba się będzie zastanowić, rozważyć. Jutro, może pojutrze, byle nie dziś.

Nogi same niosą go ku hotelowi. Wszedł do pokoju i w palcie rzucił się na fotel. Nagle poczuł że jest niesłychanie zmęczony, ale zarazem dziwnie obojętny. Zupełnie spokojnie uświadomił sobie znów to co się stało. Sytuacja jest ogromnie prosta i jasna — ona go nie kocha i nigdy nie będzie do niego należała, więc... Więc co? Aha, więc teraz przed nim rozpościera się biała, niezapisana karta, ogromna, nieznana wolna droga, na którą musi wejść sam. Wolno mu także już teraz pomyśleć o sobie, nie oglądając się na nikogo. Wolno mu. Nie potrzebuje myśleć o niczem innem, nie potrzebuje męczyć się zwątpieniem, łudzić nadzieją, dręczyć niepewnością. Wszystko jest proste, jasne, niedwuznaczne. Ta świadomość sprawiła mu jakby gorzką niespodziewaną ulgę. Doznał uczucia człowieka, który nagle wycofał się z zawikłanych a niepewnych interesów i zwalił ze swej głowy tysiączne kłopoty. Nie widzi przed sobą promiennego celu, ale jest wolny. Wolny!

Rozprężył ramiona i przeciągnął się, otrząsając z apatji. Rzucił wzrokiem po pokoju. Zapakowana waliza stała na właściwem miejscu. — Zastanowił się. Co ma tu jeszcze do roboty? Nic. Może więc jechać spokojnie do domu. Pociąg odchodzi za pół godziny. Koni wprawdzie na stacji nie będzie, ale to głupstwo — noc mroźna, droga równa, można kilka kilometrów przejść piechotą, zostawiwszy walizę u zawiadowcy.

Zawołał numerowego i kazał znieść rzeczy na dół.

Podróż koleją odbył wciąż jeszcze w stanie obojętnego stępienia wrażliwości. Myśli snuły mu się leniwie, pozbawione związku. Raz wraz przypominała mu się Lili, bal, dzisiejsza rozmowa, lecz był jak znieczulony zastrzykiem kokainy. Wszystko ześlizgiwało się zeń, nie zostawiając śladów, cała wrażliwość była jak uśpiona. Mógłby od biedy — gdyby do tego trzeba mniej wysiłku — rozumować, lecz nie potrafił odczuwać.

O pół do drugiej dobił do kresu podróży. Ściągnął z półki ciężką walizę i wyszedł na peron, rozglądając się za naczelnikiem stacji. Wkrótce odnalazł jego czerwoną czapkę.

— Czy mógłby pan przechować mi do jutra walizę? Rano przyszlę po nią.

— Chętnie, ale nie widzę potrzeby, bo konie czekają na pana od paru godzin. Widocznie spodziewano się pańskiego przyjazdu.

Istotnie u podjazdu stacyjnego czekały sanie z Olszyny.

Stangret skłonił się nisko, wyciągając rękę po walizę.

— Dawno czekasz?

— Od wieczora. Na szóstą przyjechałem. Myślelim, że panicz spóźnił pierwszy pociąg i po południu wyjedzie. Jaśnie pan kazał czekać aż do ostatka.

Marek poczuł się zasmucony troskliwością ojcowską. Zrobiło mu się dziwnie gorzko i przykro na myśl, że oto czysty przypadek sprowadza go dziś do domu, gdyż, żeby nie... Może dopiero pojutrze przestąpiłby domowe progi.

Zasunął się głębiej w futra, jakby chciał ukryć przed rozgwieżdżoną nocą opanowujące go żałośliwe rozrzewnienie. Przed oczyma stanęła mu jak żywa twarz ojca, pełna dobrotliwego uśmiechu, stęsknione oczy matki... On o nich dotąd niemal, że nie pamiętał, nie myślał. Nie odczuwał tęsknoty, z jaką nań oczekują; nie liczył dni i godzin, które oni liczyli czekając na chwilę jego powrotu; nie przeczuwał matczynych łez i nie słyszał jej modlitw gorących za jego powrót szczęśliwy, za ocalenie życia wśród zamętu wojny; nie znał troski ojcowskiej o niego. Głuchy był dotąd i ślepy, zapatrzony w siebie tylko i swoje uczucia. Myślał tylko o Lili, gotów poświęcić dla niej wszystko i wszystkich, dla niej, która nawet iskierki uczucia w swem sercu nie znalazła, która mu rzuciła dzisiaj w twarz słowa brutalne, okrutne, złe.

Bezmiar żalu, tęsknoty, goryczy, bólu, zawodu i skruchy zatargał nim jak szloch, rozdzierający piersi. Zamknął oczy bo mu się zdawało, że lada chwila popłyną z nich łzy, wzbierające gdzieś w głębi rozełkanej piersi.

Serce mu biło gwałtownie gdy zajeżdżali przed ganek starego, skromnego dworu. W oknach jadalnego pokoju widać było światło. — Ktoś widać go oczekuje. — Za chwilę oszklenie ganku rozbłysło migotliwem światłem. Drzwi się otworzyły.

— Marek... — zadźwięczał niski głos ojcowski.

Wyskoczył z sań. Rzucili się sobie w objęcia. — W przedpokoju czekała matka i Roman. Marek poczuł

na twarzy jej łzy gorące i drżenie kochanych, troskliwych rąk.

— Przyjechał, widzisz że przyjechał, mój Marek kochany. Widzisz, Romek, mówiłam, że przyjedzie widzisz... — powtarzała rozrzewniona, nie wypuszczając z objęć młodszego syna. — Romek zwątpił, ale ja nie wątpiłam. Matczyne serce przeczuje. Jakżeby miał nie przyjechać. Spóźnił się tylko... mój Marek, złoty mój Marek.

A jemu te łzy gorące i te słowa rozedrgane od tęsknoty i miłości spadały na serce, jak krople roztopionej stali, żrąc wstydem i żalem. I nie mógł już pohamować wzbierającego płaczu.

Spazmatyczne, urywane łkanie zadygotało mu w głosie, gdy chciał pierwsze słowo przemówić i łzy niepohamowane popłynęły po twarzy.

Odpowiedzi Redakcji.

W. T. Sosnowiec. Ceny silników dla sportowych płatowców wahają się w bardzo wielkich granicach. Za najlepsze uchodzą silniki angielskie. Odpowiednie oferty wyślemy.

W. F. Lwów. Cywilnych Szkół Lotniczych w Polsce powstaje obecnie trzy. Mamy wrażenie, że najprędzej zacznie działać szkoła w Poznaniu. Zgłoszenia należy skierowywać do Związku Lotników Polskich w Poznaniu, ul. Sieroca 2.

Ł. S. Kraków. Regulamin II Konkursu Szybowców drukujemy.

Od Administracji.

P. T. opornych prenumeratorów prosimy uprzejmie o uregulowanie prenumeraty za kwartał bieżący na nasze konto P. K. O. 206 896. P. T. prenumeratorom otrzymującym „Lotnika" pod opaską załączamy blankiet nadawczy.

Koniec części redakcyjnej.

Za dział redakcyjny odpowiada **Bolesław Ostrowski.**

Czcionkami Drukarni św. Wojciecha w Poznaniu.